

Schifferherbergen, Kiekenburgen, Kochhäuser und Klönbänke: kleine Kapitel aus der Geschichte des Hafens

Henningsen, Henning

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Henningsen, H. (1988). Schifferherbergen, Kiekenburgen, Kochhäuser und Klönbänke: kleine Kapitel aus der Geschichte des Hafens. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 11, 269-290. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52537-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SCHIFFERHERBERGEN, KIEKENBURGEN, KOCHHÄUSER UND KLÖNBÄNKE

Kleine Kapitel aus der Geschichte des Hafens

VON HENNING HENNINGSSEN

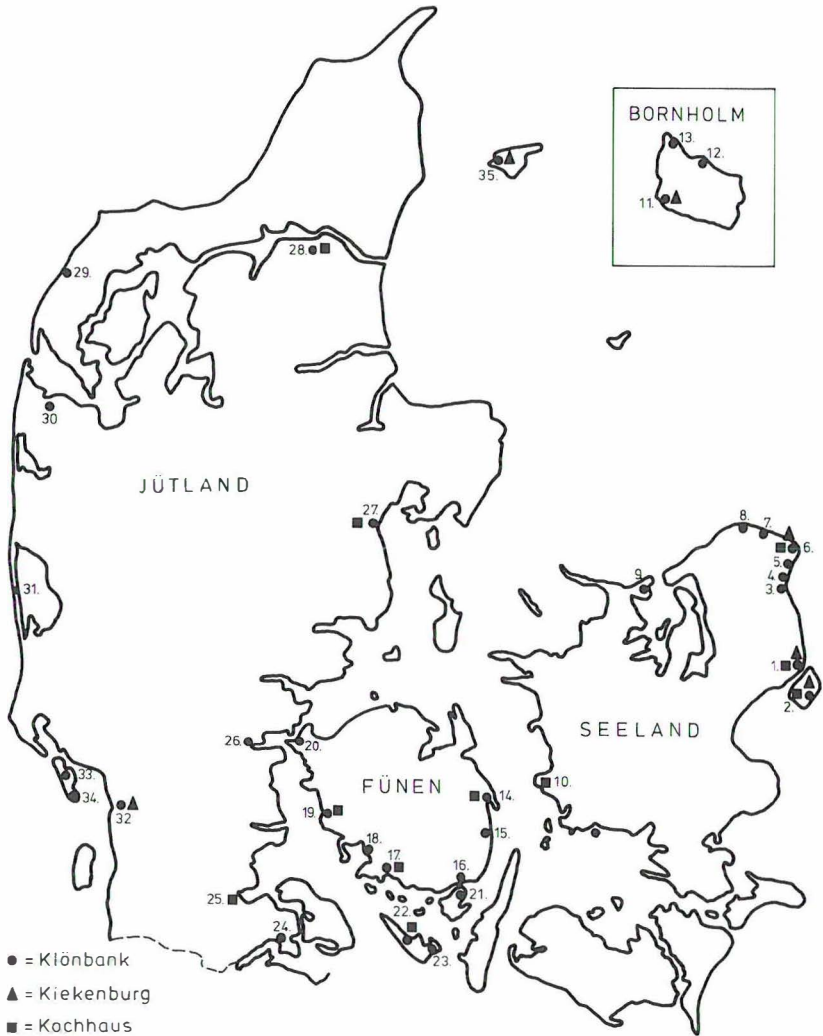
Mein Kollege Dr. Wolfgang Rudolph hat in zahlreichen Büchern und Abhandlungen eine Reihe wertvoller Beiträge zur maritimen Kulturgeschichte gegeben. Eines seiner überaus faszinierenden Werke ist »Die Hafenstadt« (Leipzig und Oldenburg 1979), in dem er das Leben in den Hafenstädten aller Welt darstellt und analysiert. Als einen Glückwunsch zu seinem Geburtstag bringe ich hier ein paar Beiträge zur Geschichte des Hafens, im wesentlichen von einem dänisch-skandinavischen Gesichtspunkt aus gesehen.

Schifferherbergen

Am Ende des 13. Jahrhunderts und wiederum in den Jahren 1302/03 kam in Norwegen eine königliche Verordnung heraus, daß von Oslo über Bergen bis Trondheim Gastwirtschaften (*tafernishuse*) längs der Küste gebaut werden sollten, und zwar bei jeder halben und ganzen Tagesreise zur See, also alle 33 bzw. 66 km. Die Bestimmung zielte wohl zunächst auf die uralte, sehr wichtige Schiffsroute *Bergensled* (*led* = Weg) innerhalb der Schären von Karmund nach Bergen, zu der Zeit Norwegens größte und wichtigste Handelsstadt, aber auch an anderen Stellen längs der norwegischen Küsten wurden derartige »Tavernen« errichtet. Das war eine außerordentlich nützliche Einrichtung. Die Tavernen entsprachen übrigens den zahlreichen Berghütten und Nachtherbergen, die man längs der gefährlichen und beschwerlichen Wege durch das norwegische Gebirge anlegte.

1648 wurde die Bestimmung erneuert, und sie wurde damit begründet, daß Reisende, speziell Seeleute, hier Bier und Essen nach Bedarf sowie Unterkunft und Nachtlager bekommen könnten. Diese Gastwirtschaften in gleichbleibendem Abstand spielten nach und nach eine große Rolle im Schiffsverkehr, und ein Teil von ihnen entwickelte sich allmählich zu kleinen Handelszentren. Eine Reise auf dieser historischen Route heutzutage, z.B. mit dem Flugboot von Stavanger nach Bergen, bestätigt dies aufs deutlichste.¹

Vom Leben in einem derartigen Wirtshaus berichtet ein Isländer 1753, nämlich von dem auf der bekannten Lotsen-Insel Merdøy auf der Höhe von Arendal²: *Als ich an Land kam, ging ich in eine Schenkstube, wo viele Seemänner versammelt waren, aus England, Amsterdam, Frankreich und Portugal. Die Leute saßen an drei Tischen, die Getränke waren französischer Branntwein und englisches Bier zu zwei Mark für einen Liter, dazu Kaffee, gutes Essen, mit Zucker bestreut, und Rindfleischsuppe. Man vergnügte sich mit Kartenspiel um Geld und mit Schach. Die meisten Schiffsführer gaben 10 Reichstaler, die Matrosen 5 oder 4 Reichstaler für dieses Traktement.*



Kartenskizze von Dänemark mit Angabe der dokumentierten Kiekenburgen, Kochhäuser und Klönbänke. Wie im Text mitgeteilt, sind diese selbstverständlichen Objekte nur selten erwähnt, und das Material kann deshalb keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. (Städte sind kursiv):

Seeland

1. Kopenhagen
2. Dragør
3. Sletten
4. Espergærde
5. Snekkersten
6. Helsingør
7. Hornbæk
8. Gilleleje
9. Rørvig
10. Korsør

Bornholm

11. Rønne
12. Gudhjem
13. Sandvig

Fünen (mit Inseln)

14. Nyborg
15. Lundeberg
16. Svendborg
17. Fåborg
18. Falsled

19. Assens

20. Middelfart
21. Troense (Tåsinge)
22. Ærøskøbing (Ærø)
23. Marstal (Ærø)

Jütland

24. Egersund
25. Apenrade (Åbenrå)
26. Kolding
27. Århus

28. Ålborg

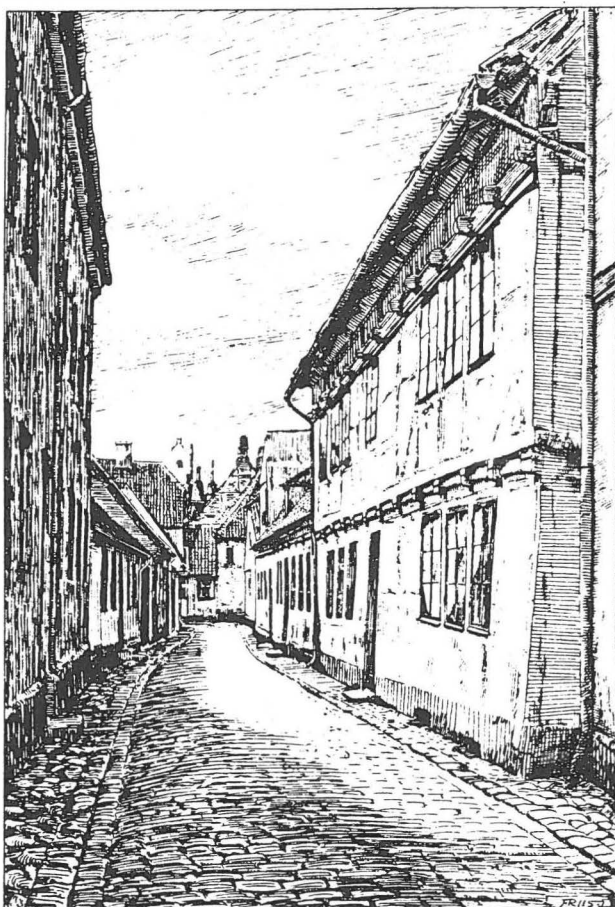
29. Vorupør
30. Lemvig
31. Hvide Sande
32. Ribe
33. Nordby (Fanø)
34. Sønderho (Fanø)
35. Vesterø (Læsø)

Auf gleiche Weise errichtete man Wirtshäuser in Schweden längs der traditionellen Segelroute von Stockholm über die Ålands-Inseln nach Jungfrusund und Nyland südlich von Åbo (in Schwedisch-Finnland). So befahl König Gustav Vasa 1545, daß ein Bürgervon Åbo eine Herberge auf Eckerö (Åland) errichten solle, wo es in katholischer Zeit auch eine Herberge für Seeleute und Reisende bei der Kapelle der heiligen Signild gegeben hatte.³

Auch längs der dänischen Küsten lagen schon in älterer Zeit eine Reihe von Krügen und Gastwirtschaften, die ein königliches Privilegium hatten, Seeleute und andere Reisende zu bewirten und zu beherbergen. Und so war es wohl überall in Europa. Oft waren es aus praktischen Gründen die lokalen Lotsen, die das Krugprivilegium bekommen hatten, Essen und Trinken zu verkaufen und für ein spartanisches Nachtlager zu sorgen.

In den verschiedenen Seestädten gab es zahlreiche Logishäuser und Herbergen von verschiedener Qualität. An vielen Orten ging es hoch her, wenn das Bier reichlich floß. Fälle von Diebstahl und blutigen Schlägereien kamen vor. Schon 1582 wird von Hamburg berichtet, daß ein Schiffer, Nicolaus Ficke – später Zunftmeister der Schiffergesellschaft –, eine Herberge für Schiffer und Seeleute errichtet habe. Das Inventar sei aus Zinn und Messing gewesen, ja teilweise sogar aus Silber, wird gesagt.⁴ In Kopenhagen erwähnt man um ungefähr 1800 die »Flensborger Herberg«, wo besonders die Kapitäne von Flensburg ein-

Die alte Handelsstadt Helsingør, wo Schiffe aus aller Welt über 400 Jahre hindurch vor Anker gingen, um den Sundzoll an die dänische Krone zu bezahlen, ist hervorragend erhalten. Das Bild zeigt eine der kleinen Gassen der Stadt, Anne Quienstræde, mit niedrigen, für die Kleinbürger typischen Gebäuden. Das Fachwerkhaus rechts aus dem Ende des 17. Jahrhunderts war in älterer Zeit das Seemannsgasthaus »Norske Løve«, ein hübsches Beispiel für die vielen bescheidenen Logishäuser der Stadt. (Zeichnung von Povl Fris-Jensen ca. 1925)



kehrten. Hier trank man guten Wein, rauchte lange Tonpfeifen und vergnügte sich mit Seemannsgeschichten und Witzen. Die Preise waren ziemlich hoch.⁵ Mancherorts befanden sich die Schiffer an Land so wohl, daß sie die lange Liegezeit im Hafen in einem Hotel verbrachten, ohne sich allzuoft an Bord zu zeigen. Stattdessen korrespondierten sie mit ihren Steuerleuten.

Auf den langen Reisen nach Ostindien und China gab es unterwegs auch feste Plätze, wo Europäer wohnten, z.B. in Kapstadt, wo ein Deutscher, Kleinfeldt aus Königsberg, der in holländischen Diensten gewesen war, Herberge oder Haus für Dänen und Engländer unterhielt, wie 1709 erzählt wird. Die Preise waren allerdings horrende, und er wurde ein reicher Mann.⁶ Auch in Batavia lebten die Kapitäne an Land, wo es gesünder war als auf der von Moskitos geplagten Reede und wo sich jeder Schiffsführer von Rang und Stand einen persönlichen Aufwärter und eine Equipage mietete, da es zu warm war, um seine eigenen Beine zu benutzen.⁷ Auf den Philippinen waren die Hotels so überfüllt, daß die Kapitäne besser daran taten, ein eigenes Haus und Personal für den Haushalt zu mieten (1802).⁸

Auch für gewöhnliche Seeleute gab es Logishäuser. In Helsingør bekam ein norwegischer Seemann um 1840 ein Zimmer in einem netten kleinen Haus, das in einem Garten gelegen war. Das Zimmer war dürrtig, aber sauber, mit weißen Gardinen, blankpolierten Möbeln und einem guten Bett. An den Wänden hingen eingerahmte Bibelsprüche, und auf dem Nachttisch lag das Neue Testament. Im Eßzimmer war der Tisch mit einem reinen, weißen Tischtuch gedeckt; man saß auf Holzstühlen und -bänken, und ein nettes junges Mädchen sowie ein halberwachsener Knabe warteten auf.⁹ Es gab jedoch auch viele üble Häuser mit Lärm, Zechgelagen und losen Mädchen.

Helsingør, an der schmalsten Stelle des Sundes gelegen, war in älterer Zeit in der gesamten seefahrenden Welt bekannt, da alle Schiffe, die auf der Fahrt von und zu der Ostsee vorbeikamen, hier vor Anker gehen mußten, um den verhaßten Sundzoll an den dänischen König zu bezahlen, von 1429 bis 1857. Besonders im Sommer konnten hier Hunderte von Schiffen liegen und darauf warten, expediert zu werden. Eine große Anzahl von fremden Kaufleuten hatte sich nach und nach als Schiffs- oder Sundklarierer in der Stadt niedergelassen, um ihren Landsleuten zu helfen, den Zoll zu klarieren, die umständliche Papierarbeit zu regeln, sie mit Schiffsbedarf und Proviant zu versorgen, ja ihnen im Notfall sogar Geld vorzuschießen. Die Schiffer verbrachten den größten Teil der langen Wartezeit in der Schifferstube der Firma, wo sie mit Essen und Trinken bewirtet wurden und wo sie andere Kollegen trafen. Oft konnten sie am Abend nicht zu ihren Schiffen, die auf der Reede vor Anker lagen, hinauskommen. Der Klarierer, der sie oft als Gäste zum Mittag- oder Abendessen in sein Heim lud, konnte ihnen dann anbieten, in der Schifferherberge seines Hauses zu übernachten. In der Regel hatte er eine Reihe von Zimmern im obersten Stockwerk des Vorder- oder Seitengebäudes, sie waren einfach, aber sauber, mit einem bequemen Bett und mit einer Kerze in einem Leuchter, und am nächsten Morgen gab es Tee und Käsebrot. Selbstverständlich mußten die Schiffer dafür einen angemessenen Preis bezahlen.

Diese für alle Teile praktische Einrichtung ging auf den Anfang des 18. Jahrhunderts zurück, als ein ehemaliger holländischer Schiffer in der Strandstraße 81 ein Schifferhaus, »Amsterdam« genannt, einrichtete. Die anderen Klarierer der Stadt sahen allmählich auch ihren Vorteil, und mit der Zeit bekamen die meisten von ihnen einen Bürgerbrief von der städtischen Obrigkeit zugeteilt, der ihnen das Recht gab, neben ihrem Wirken als Klarierer auch ein *Schifferhaus* zu halten, d.h. das Recht, Schiffer einzulogieren und zu bewirten. Die Schankwirte in der Stadt protestierten selbstverständlich, aber vergebens. Sie mußten sich damit begnügen, für die gewöhnlichen Seeleute zu sorgen.

Es war sowohl für die Wirte als auch für die Gäste eine vorteilhafte Art, ihre Probleme zu lösen. Sie wurden viel persönlicher miteinander verbunden, der Klarierer hatte eine

Der größte Teil der zahlreichen alten Schiffsklariererbäuser steht heute noch in Helsingør. Das Hofinterieur von Strandgade 91 zeigt links die Rückseite des Vorderhauses aus dem 16.–17. Jahrhundert. Unten lag der noch erhaltene Schiffshändlerladen mit der Schifferstube zum Hof hin. Im 1. Stockwerk war der feine Repräsentationsraum des Klarierers, der Festsaal, und ganz oben unter dem Dach sieht man die Fenster der Schifferzimmer. Das Seitengebäude rechts mit hübschem Renaissance-Fachwerk und einer Galerie stammt aus dem Anfang des 17. Jahrhunderts. Hier waren unten die Hinterräume des Geschäfts und darüber die Privaträume der Familie. (Zeichnung von Poul Frøs-Jensen ca. 1925)



bescheidene Einnahme dadurch, daß die Schiffer bei ihm wohnten, und er verdiente mehr Geld mit der Lieferung von Proviant an sie. Diesen war dagegen eine gute und redliche Behandlung gesichert.

Im Jahre 1857 wurde der Sundzoll aufgehoben, und das bedeutete eine ökonomische Katastrophe für die Klarierer. Obwohl viele Segelschiffskapitäne immer noch die Stadt anliefen, um sich zu verproviantieren, mußte eine Firma nach der anderen schließen. Aber 1869 gab es doch insgesamt 10 Firmen, die immer noch Schifferhäuser unterhielten. Ein großer Teil der alten Handelshäuser steht noch wohl erhalten im alten Stadtkern, und man sieht auch jetzt noch die langen Fensterreihen, hinter denen die Zimmer der Schiffer lagen. Vor ein paar Jahrzehnten konnte man sogar noch die alten Zimmernummern an den Türen in einer der Herbergen undeutlich erkennen.¹⁰

Natürlich hatte nicht nur Helsingør Schifferhäuser. In Klintehamn auf Gotland richtete z.B. der Schiffsreeder Donner am Ende des 18. Jahrhunderts 30 Räume in seinem großen Haus als Gastzimmer (*skepparkammare*) für in- und ausländische Kapitäne ein, und 1785 erwähnt Kapitän Eschels ein Schifferhaus in Cadix, wo er und 18 andere zwei lange Winter-nächte hindurch übernachten mußten, da sie auf Grund von Sturm nicht zu ihren Schiffen hinauskommen konnten. Sie waren so viele, daß sie in einem großen Saal mit Steinfußboden ohne Bettzeug liegen mußten – ein kaltes Vergnügen.¹¹

Kiekenburgen

Für Leute, die an der See wohnten und dadurch ihren Lebensunterhalt verdienten, besonders für Schiffshändler und Reeder, war es ein großer Vorteil, selbst einen Aussichtspunkt zu besitzen, von dem aus man die See überschauen und die einkommenden und vorbeifahrenden Schiffe betrachten konnte. Wenn die engere Familie der Seefahrer ihre Angehörigen nach den oft langen Reisen zu Hause erwartete, überwachte auch sie eifrig die Schifffahrt, um zu sehen, ob sie schon ansegelten.

Jede Stadt hatte ihren Aussichtshügel oder einen anderen markanten Punkt, von dem aus die Leute den Abreisenden nachwinken konnten, und wo sie hinausspähten, ob sie nicht bald heimkehrten. An manchen Orten war es Sitte, daß die ortsansässigen Kaufleute und Schiffer in Verbindung mit ihrem Haus einen Aussichtsplatz errichten ließen. Es konnte ein Dachaltan sein, ein kleiner Turm oder ein ganzer Pavillon, ein laubenartiger Bau, oben auf dem Dachrücken angebracht. Hier konnte der Schiffshändler mit seinem Fernglas Ausschau nach seinen Kunden halten, oder die Kapitänsfrau nach ihrem Mann. Auch die Lotsen hatten oft einen Aussichtspunkt, von dem aus sie sehen konnten, ob die vorbeisegelnden Schiffe das Lotsensignal gesetzt hatten. Eine solche Stelle wurde in Dänemark von altersher *kikkenborg* genannt. Einer der Burgtürme von Schloß Visby (Gotland) hieß *Kikut* (vgl. das deutsche *Lug-ins-Land*). Solche Türme entsprachen in der Funktion den Wachttürmen früherer Zeiten, den Vedetten, Späh- oder Aussichtsposten in Burgen und Festungen.

Der Marinehafen in Kopenhagen, eine großartige Anlage Christians IV. vor und nach 1600, mit der Werft auf Bremerholm und dem berühmten Arsenal, hatte am Ende der langen Reeperbahn eine Kiekenburg, einen hübschen Renaissance-Pavillon mit weitem Ausblick zur See. Am Hafengiebel des Provianthofes, wo der Vorrat an Proviant usw. für die Kriegsflotte aufbewahrt wurde, war eine laternenartige Vedette angebracht. Auf dem abgeflachten Dachfirst des langen Zeughausgebäudes, in dem sich die Geschütze der Flotte befanden, war ein schmaler aber bequemer Gang mit Brüstung, von dem man eine großartige Aussicht über den Hafen und den Sund in der Ferne hatte.¹² Im 17. und 18. Jahrhundert waren Kiekenburgen bei den Kopenhagener Bürgern sehr beliebt. Man fand sie in bedeutender Anzahl hoch oben über den schmalen Straßen, bald als turmähnliche Aussichtspunkte, mit Gitterwerk versehen, bald als Altane aus Bauholz und Brettern, mit Segeltuch bekleidet oder mit Dach und Glasfenstern. Die Variationsmöglichkeiten waren groß. In der Regel waren sie äußerst feuergefährlich mit all dem vielen Holzwerk, und nach dem großen Brand von Kopenhagen im Jahre 1728 versuchte man, sie durch Verbot abzuschaffen. Einige von ihnen waren nur wegen der schönen Aussicht gebaut worden, während andere längs der Hafenfront, u.a. auf Christianshavn, echte Kiekenburgen waren.¹³

Dragør auf der Insel Amager, ca. 10 km südlich von Kopenhagen, ist eine malerische, alte Seestadt, die im 19. Jahrhundert eine bedeutende Segelschiffsflotte hatte. Hier ist nicht nur ein aus Balken konstruierter, hoher Lotsenaussichtsturm bewahrt, sondern es gibt auch noch mehrere Kiekenburgen, meist in Form von kleinen gelb oder grün bemalten, hölzernen Lauben mit Fenstern oder turmähnlichen Aufbauten mit Aussichtsplattformen auf dem Dachfirst von Privathäusern. In älterer Zeit gab es mehrere. Im Laufe der Jahre wurden sie leider oft abgerissen, da sie ihre Funktion eingebüßt hatten; auch sind große Dachreparaturen und Erhaltungskosten mit ihnen verbunden. 1721 wird hier zum ersten Mal eine Kiekenburg auf *dennyekro* (dem neuen Krug) erwähnt, wo die Leute saßen und nach eventuellen Schmugglern Ausschau hielten. Die älteste von den heute noch erhaltenen stammt jedoch erst aus dem Jahre 1872. Interessant ist auch, daß das Rathaus in Dragør, 1914 erbaut, statt eines Rathausturmes eine Kiekenburg bekam. Auf den Kiekenburgen in Dragør saßen oft Agenten der Bombootsleute und Schiffsproviandhändler in Kopenhagen. Wenn diese

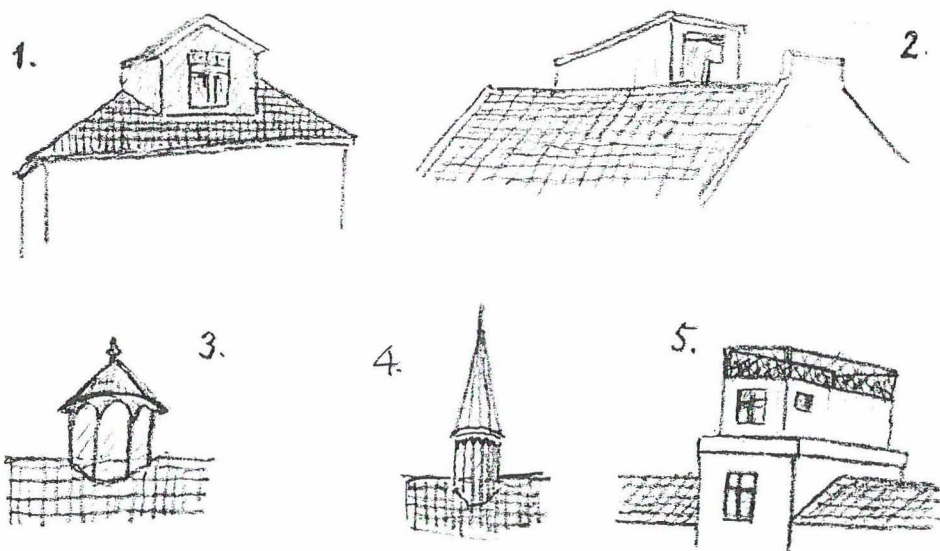


Links: Die einzige bewahrte »echte« Kiekenburg in Helsingør reitet auf dem Dach des Hauses der ehemaligen englischen Klarierfirma Belfour & Ellah, Stengade 61. Das Gebäude wurde 1789 errichtet. Der achteckige Aufbau ist rotbraun angestrichen, und das metallgraue Dach hat eine geschweifte Barockform. Von hier oben hatte man eine prächtige Aussicht über den Hafen und die Reede der Stadt und über den zwischen Helsingør und Helsingborg nur 4 km breiten Sund. (Foto: H. Hauch) – Rechts: In der alten flämischen Handelsstadt Antwerpen findet man hohe, gemauerte Türme, von denen aus man die Schifffahrt auf der Schelde beobachten konnte. Renaissance-Haus in Heilig Geest Straat. (Foto des Verfassers)

nordwärtsgehende Schiffe beobachteten, sandten sie einen schnellen Kurier nach der Hauptstadt, damit ihre Auftraggeber zu ihren Booten eilen konnten, um sich die Lieferung von Proviant und Schiffsausrüstung zu sichern.¹⁴

Es ist ganz natürlich, daß die Seestadt Helsingør, wo – wie gesagt – der Sundzoll Jahrhunderte hindurch erhoben wurde, auch eine Anzahl von Kiekenburgen hatte. Von hier konnte man die ankommenden Schiffe beobachten und dafür sorgen, schnell zu ihnen hinauszukommen. Unter den Händlern der Stadt bestand eine Konkurrenz bis aufs Messer. Es kam auch oft vor, daß Kapitänsfrauen von weither nach Helsingør kamen, dem Knotenpunkt in der nordischen Schifffahrt, um ihre Ehemänner zu treffen, die von China, Ostindien, Westindien, Grönland, St. Petersburg oder von anderswo her unterwegs waren, und ihnen wurde es erlaubt, von den Kiekenburgen hinauszuspähen. Gleichzeitig war es für Gäste ein schönes Erlebnis, von hier oben die frische Aussicht über den herrlichen Sund, die grünen Küsten von Seeland und Schonen sowie den Anblick der vielen Segelschiffe zu genießen. In der Mitte des 19. Jahrhunderts passierten hier durchschnittlich ca. 20000 Fahrzeuge pro Jahr.

Leider sind die meisten dieser malerischen Aufbauten jetzt verschwunden. Heute ist außer zwei großen, offenen Altanen nur eine richtige Kiekenburg erhalten, ein achteckiger, rotbraunbemalter Bau mit geschwungener, metallgrauer Kuppel auf dem Dach des alten Sundzollklarierhauses der Firma Belfour & Ellah von 1789 (jetzt Nebenbau von Helsingørs Rathaus).¹⁵



Während eines Besuches auf São Miguel, der größten Insel der portugiesischen Azoren, zeichnete der Verfasser ein paar schnelle Skizzen von einigen der vielen, sehr verschiedenen Kiekenburgen auf den Hausdächern in der Hauptstadt Ponta Delgada. 1: schwarz geteertes Holzhaus über einem fensterlosen Giebel; 2: weiß gestrichenes Holzhaus; 3: achteckiger Turm mit großen Glasscheiben an den Seiten; 4: vieleckiger, schmaler, dachreiterähnlicher Aufbau mit mehreren Glasscheiben; 5: dunkelgrünes Holzhaus, darüber ein offener Altan mit Brüstung.

In Rønne, der wichtigsten Stadt auf Bornholm, gab es in älterer Zeit mehrere Kiekenburgen oder »Laternen«, wie man sie auch nannte, auf den stattlichen, alten Kaufmannshäusern. Heute sind nur zwei bewahrt, die eine, von 1782, unten am Hafen (*Johnsens gård – gård* = Hof) und die andere, von 1843, in der Søndergade (*Rønnegård*), ein kajütenähnlicher Aufbau hinter dem klassizistischen Rundbogen-Frontispiz. Die Häuser waren in der Regel niedrig, einstöckig, so daß man von der Kiekenburg einen guten Ausblick über den Hafen und die See hatte.¹⁶

Ribe an der Westküste Jütlands war lange Zeit hindurch eine bedeutende Seestadt, obwohl sie einige Kilometer landeinwärts hinter der Marsch lag. Hier sind noch zwei Kiekenburgen erhalten.¹⁷

Andere Aufschlüsse über Kiekenburgen in Dänemark sind nicht bekannt, obwohl sicher mehr existiert haben. Es ist klar, daß man auch von Giebelzimmern Ausschau halten konnte, wie z.B. in Kopenhagen vom Königszimmer in dem stattlichen Westindischen Speicher am Innenhafen, 1780–81 errichtet, oder, bescheidener, von Boden- und Dachfenstern, wie von Århus und Skælskør erwähnt wird. Auf der Kattegatinsel Læsø, deren Bauern- und Schifferhöfe mit breiten Dächern aus Tang versehen waren, hatten die Schifferbauern oft ihre Aussichtspunkte dort oben. Von hier konnten sie mit Fernrohren die flache Insel mit dem breiten Vorstrand, auf dessen gefährlichem Grund die Schiffe oft festsaßen, überblicken. Das Bergen solcher Schiffe war eine Haupteinnahmequelle der Insel.¹⁸

Übrigens findet man mehrere Hügel und hohe Küstenpartien in Dänemark, in deren Namen das Wort *Kik-* eingegangen ist, z.B. *Kikhavn* (seit 1582 bekannt) in Nordseeland, *Kikkenborg* sowohl in Jütland, auf Fünen als auch auf Seeland, *Kik(ke)bjerg*, eine hohe Düne auf Fanø.

Ähnliche Kiekenburgen wie in Dänemark findet man an vielen Orten im Ausland. Hier sollen nur kurz die Beispiele genannt werden, die dem Verfasser bekannt sind, z.T. aus eigener Anschauung. In Norwegen baute ein Kornhändler und Reeder in Kristiansand ein Landhaus »Gimle« mit einem »Belvedere« auf dem Dach.¹⁹ In Ostpreußen lag in Königsberg an einem Arm des Pregels ein Haus mit einem Aufbau wie eine Kiekenburg. In der Stadt Arensburg auf Ösel in Estland errichtete ein Großkaufmann ein Handelshaus mit einer Aussichtsplattform.²⁰ In den Seestädten der Niederlande gab es mehrere »Luginsland«-Gebäude, und die Renaissance-Handelshäuser in Antwerpen hatten oft hohe Türme, von denen man die Seefahrt auf der Schelde beobachten konnte.²¹ In England, z.B. in Greenwich, sind mehrere Kiekenburgen erhalten, die hier *Widow's Balcony* genannt werden, weil die Schifferfrauen hinaufstiegen, um Ausschau nach ihren Männern zu halten. In Spanien kennt man aus älterer Zeit viele kleine, viereckige Türme auf den flachgedeckten Häusern von Cadix. Hier schauten die Kaufherren nach ihren Schiffen aus, und wenn sie in Sicht waren, wurde die Flagge an der Fahnenstange zum Willkommen gehißt.²² In Portugal kann man u.a. im Vorort Belém (Lissabon) und im Fischerdorf Portimão (Algarve) Aussichtsbauten und -altane sehen. Eine sehr große Anzahl von ihnen ist in Ponta Delgada bewahrt, der wichtigsten Stadt auf den portugiesischen Azoren (auf der Insel São Miguel). Sie können alle möglichen Formen haben und sind weiß oder dunkelgrün bemalt oder schwarz geteert, einige sind sogar fast aus Glas. Auch die Schifferinseln in Griechenland, z.B. Santorin (Thera), haben Häuser mit Kiekenburgmansarden, aus denen die Ehefrauen Ausschau nach ihren Männern halten konnten.²³

An der Ostküste der USA findet man in den vielen reizenden Seefahrtsstädtchen von Neuengland ziemlich viele Kiekenburgen, u.a. aus dem 17. Jahrhundert, in der Walfängerstadt Nantucket, in Newport (Rhode Island) und besonders in Stonington (Connecticut) aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Zweifellos haben die ersten Kolonisten aus England die Idee dazu mitgebracht, woran auch die Bezeichnungen *Captain's Walk*, *Widow's Walk* erinnern. Oft sind es kleine Aufbauten wie in Europa – häufig mit Kuppel oder mit spitzem Dach –, aber nicht selten sind es Plattformen oder lange, schmale Gänge auf dem Dachfirst, mit Brüstung versehen.²⁴

In Rio de Janeiro in Brasilien kennt man auch Kiekenburgen, zweifellos vom alten Mutterland Portugal inspiriert.

Kochhäuser

Die Segelschiffe waren aus Holz; erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts fing man an, die größeren Barken und Vollschniffe aus Eisen und später aus Stahl zu bauen. Die Feuergefahr war immer sehr groß, nicht nur auf den Kriegsschniffen mit ihrem Vorrat an Schießpulver, sondern auch auf friedlichen Handelsschniffen. Als Beleuchtung benutzte man lange Zeit hindurch Kerzen, die eine konstante Gefahr bedeuteten. Bei der Arbeit in Last- und Vorratsräumen sollten die Kerzen in Laternen mit Hornhaut gesetzt werden, doch gab es dann ein sehr unsicheres und schwaches Licht. Heizen an Bord war unmöglich, da Öfen sehr feuergefährlich waren, besonders bei unruhigem Wetter, und es war schwierig, Feuerungsmaterial mitzunehmen. Um Essen zu kochen, mußte man jedoch selbstverständlich Feuer in der Kombüse haben. Lange Zeit war es eine offene Feuerstelle. Erst am Anfang des 18. Jahrhunderts konstruierte man eiserne Herde für die Kriegsschniffe, aber es dauerte lange, ehe sie auf den Handelsschniffen weitere Verbreitung fanden. Die größeren Kriegsschniffe hatten oft eine oder drei große Kampagnelaternen mit Kerzen über dem Heck. Übrigens wurde das allgemeine Laternenführen erst im 19. Jahrhundert verordnet. Als die Seeleute

im 17. Jahrhundert Geschmack am Tabakrauchen an Deck bekamen, wurden auf den Kriegsschiffen strenge Verhaltensmaßregeln angeordnet. Die Pfeifen sollten mit einem Deckel versehen sein, um Funken zu verhindern, und man durfte nur zu bestimmten Zeiten – besonders bei Wachwechsel – das »Tabaktrinken«, wie es hieß, vor dem Großmast oder vor der Kombüse genießen, wo Schildwachen standen, um das gefährliche Feuer zu überwachen. Im Kompaßhaus war nachts ein kleines trübes Licht, damit der Rudergänger den Kompaß sehen konnte. Auf den Kriegsschiffen sollte aus Verteidigungsgründen Tag und Nacht eine Lunte brennen. Sie war in einem sogenannten »Luntengewächse« angebracht, einer Metalldose, damit die Feuergefahr möglichst klein war.²⁵ Sonst war es auf den Schiffen während der ganzen Nachtwache stockfinster.

Jeden Abend, von 8 Uhr (20) ab, wenn die erste Wache aufgesetzt wurde, war alles Licht und Feuer an Bord verboten, mit Ausnahme vom Kompaßhaus, wie erwähnt, in der Kampagnelaterne und im Luntengewächse. Das Küchenfeuer wurde gelöscht, und nur den höchsten Offizieren war es erlaubt, in ihrer Kammer eine Kerze anzuzünden, damit sie eine Stunde lang ihre schriftlichen Arbeiten erledigen konnten, und dann mußte immer eine Schildwache das Licht bewachen. So war es überall in der seefahrenden Welt. Strenge Strafen, oft Todesstrafen, trafen die, die sich dagegen versündigten. Trotzdem konnte nicht alles mit absoluter Sicherheit kontrolliert werden. Die Leute gingen oft unglaublich leichtsinnig mit dem Feuer um. Wie verlockend, in der Koje heimlich zu rauchen oder sich in den Branntweinkeller zu schleichen und ein Loch in das Fäßchen zu bohren, um einen Schluck zu genießen! Es gibt eine Reihe von Berichten darüber, wie durch Tabakrauchen Feuer im Schiff entstand und wie der leicht entzündbare Spiritus von dem Licht, das der Dieb bei sich hatte, entflammt wurde. Kein Wunder, daß Wachmannschaften auf den großen Kriegs- und Kompagnieschiffen die ganze Nacht hindurch ihre Runden machten und nachsahen, ob alles in Ordnung war.

Es war jedoch nicht nur menschliche Nachlässigkeit, die eine Gefahr bedeuten konnte. Viele Lasten waren äußerst feuergefährlich und konnten sich auf den langen Reisen selbst entzünden. Sehr häufig waren es Kohlenlasten, die aufgrund von Feuchtigkeit Wärme entwickelten, die Selbstentzündung verursachte. Das Feuer konnte im Laderaum schwellen und dabei Gase entwickeln, bis es endlich ausbrach und unmöglich zu löschen war. Unzählige Schiffe mit Kohlenlast sind unterwegs spurlos verschwunden. Auch Petroleumlasten waren verhaßt und – selbstverständlich – Pulver- und Dynamitladungen, aber auch Salpeter, Kalk, Getreide, Kopra, Wolle, Baumwolle, Jute und dergleichen mehr waren gefährlich.

War das Feuer erst ausgebrochen, konnte man in der Tat nichts tun. Die Schiffe hatten wenige und ganz unzulängliche Sicherheitsmittel: kleine lederne Löscheimer, Pützen, Handspritzen, Gitterschaufeln, Äxte und nicht viel mehr.

Im 16. Jahrhundert empfahl man in der englischen Flotte, allen Urin der Mannschaft in großen Ochsenköpfen (Fässern) zu sammeln, die längs der Schiffsseiten hingen und zum Gebrauch bereit waren²⁶ – auf älteren Schiffsdarstellungen sieht man solche ab und zu aufgehängt –, aber das war natürlich ohne jeglichen Nutzen. In der Regel mußte man sich glücklich preisen, wenn es gelang, wohlbehalten in die Schiffsboote zu kommen, ehe das Schiff ein Flammenmeer wurde und vielleicht explodierte.

Auf Fahrzeugen, die im Hafen lagen, war das Risiko noch größer, wenn Feuer entstand, da es auf die umliegenden Schiffe übergreifen konnte, die dann rettungslos verloren waren; das Feuer konnte das primitive Bollwerk in Brand stecken, und die Funken konnten die naheliegenden Holzlager, Schiffswerften oder Wohnhäuser aus Holz und Fachwerk anzünden, so daß im schlimmsten Falle die ganze Stadt abbrennen konnte. Zum Beispiel fing ein Flensburger Schiff im Kopenhagener Hafen 1680 Feuer, weil ein Mann so unvor-

sichtig war, in der Nacht Tabak zu rauchen. Es bestand wirklich die Gefahr, daß die gesamte dänische Kriegsflotte, die dicht daneben lag, in Flammen aufgehen würde. Die forschenden königlichen Seeleute wurden abkommandiert, und glücklicherweise gelang es ihnen, das Feuer rechtzeitig zu löschen. Schlimmer war es 1684 in Hamburg, als große Teile der Stadt brannten – wieder durch unvorsichtiges Rauchen eines Seemanns verursacht.²⁷

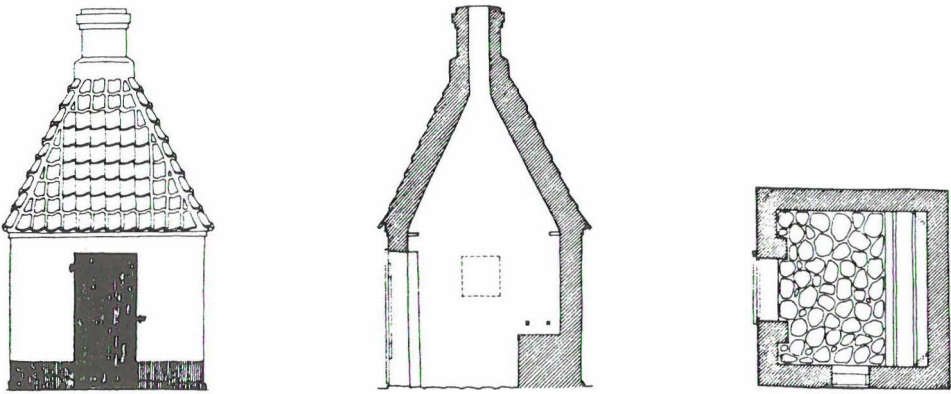
Besonders zur Winterzeit war es riskant, wenn die Schifffahrt eingestellt war und die Schiffe dicht nebeneinander im Winterhafen lagen. Wenn Eis war, konnte man kein Wasser zum Löschen bekommen. Aber der Versuch, die Schiffe zu retten, wäre auf alle Fälle hoffnungslos gewesen.

Es war kein Wunder, daß man versuchte, sich durch rigorose Hafenbestimmungen zu schützen. Schon Ludwig der Heilige von Frankreich erließ 1254 Befehle, die Kontrolle gegen Feuer an Bord im Hafen zu verschärfen, nachdem in der Kajüte der Königin auf seinem Schiff ein gefährliches Feuer ausgebrochen war.²⁸ Lange Zeit hindurch folgte eine Reihe von drastischen Bestimmungen in den größeren Hafenstädten aller Länder, wonach jeglicher Gebrauch von Licht und Feuer nicht nur nachts sondern auch am Tage verboten werden sollte. Man durfte also kein Licht anzünden, keinen Ofen heizen oder Tabak rauchen. Besonders schlimm war es, daß man auch kein Feuer im Herd anzünden durfte, um Essen zu kochen. Das war während der langen Liegezeit im Hafen beinahe katastrophal. Wenn auch die Bestimmungen im 19. Jahrhundert hier und dort etwas gelockert wurden, indem man z.B. gestattete, während einer gewissen Zeitspanne des Tages ein Licht in einer verläßlich gesicherten Laterne brennen zu lassen, hielt man doch lange an dem Verbot fest, die Küche zu benutzen. – Im übrigen waren die Seeleute, behende Männer und ans Hochklettern gewöhnt, in den meisten Städten verpflichtet, an eventuellen Löscharbeiten teilzunehmen, was sie auch taten.

Wenn man an Bord kein Essen kochen durfte, mußte man sich in anderer Weise helfen. Bisweilen ließen die Kapitäne ihre Mannschaften in Gastwirtschaften oder bei Privatleuten in der Stadt verpflegen – an manchen Orten hatte man ganz bestimmte, wenn auch bescheidene Kostgeldbeträge festgesetzt –, oder dem Koch wurde es erlaubt, eine private Küche für die Zubereitung des Essens zu benutzen, z.B. beim Lotsen oder bei anderen im Hafen Beschäftigten. Nicht selten hatten jedoch die Städte Kochhäuser an sicheren Stellen in der Nähe der Liegeplätze für die Schiffe einrichten lassen, in kleineren Häfen oft in Verbindung mit einem lokalen Pechhaus. Es ergibt sich von selbst, daß das warme Essen während des Transportes zurück zum Schiff in der Regel kalt wurde.

Aus mehreren der isländischen Sagas, die zwar im 13. Jahrhundert niedergeschrieben wurden, aber die Verhältnisse älterer Zeit wiedergeben, wissen wir, daß der Koch meist an Land ging, um Brei zu kochen, das Standardessen der Leute, oder um Brot zu backen.²⁹ Es ist kaum zu glauben, daß man nicht allmählich auf den langen Reisen, z.B. von Norwegen nach Island und zurück, eine primitive Feuerstelle an Bord eingerichtet haben sollte, z.B. einen Sandkasten für das Feuer und einige Steine oder Feuerböcke für die Kochtöpfe, um bei ruhigem Wetter das notdürftigste Essen zu kochen. Beim heutigen Stand der Schiffsarchäologie läßt es sich aber nicht beweisen. Wir wissen, daß man im antiken Griechenland solche Kochstellen hatte, und sie sind ebenfalls von dem Fund eines Wracks eines byzantinischen Schiffes aus dem 7. Jahrhundert in der Nähe von Didyma (Kleinasien) bekannt.³⁰

Wie dem auch sei, es wurde meist an Land gekocht, wenn man im Hafen lag. König Magnus Lagabøters »Farmannalov« (Seegesetz) von 1276, speziell für Bergen in Norwegen bestimmt, besagt, daß es dem Koch erlaubt sein solle, dreimal täglich an Land zu gehen, einmal, um Wasser zu holen, und zweimal, um zu kochen.³¹ Wahrscheinlich hatte man schon damals einen Kochplatz oder ein Kochhaus im Hafen. Im allgemeinen ist es schwer, sich ein genaues Bild von der Geschichte der Kochhäuser zu machen, da sie oft nur rein zufällig



Aufriß, Schnitt und Grundplan im Maßstab 1:100 des alten Pech- und Kochhauses in Dragør, vermutlich vor 1700 erbaut. Das am Hafenplatz gelegene Haus ist erstaunlich klein, nur 2,6 x 2,6 m im Grundriß. Der Fußboden ist gepflastert. An der Hinterwand sieht man die offene Feuerstelle (»die Feuerbank«), von wo der Rauch durch den Schornstein abziehen mußte. (Von Architekt Poul Abrahamsen vermessen; Historiske huse i Dragør, Kopenhagen 1979).

erwähnt werden. Die ältesten Erwähnungen von Kochhäusern, die wir kennen, sind folgende:

Dänemark: Ålborg – vor 1629,
 Schweden: Stockholm 1679,
 England: London 1715,
 Frankreich: Dünkirchen 1773.

Natürlich werden diese Jahreszahlen wohl rein zufällig sein. Man darf jedoch vermuten, daß man an vielen Orten die Leute an Land verpflegen ließ oder dem Koch bei Privatleuten oder in Hafenschenken Kochmöglichkeiten anwies, wahrscheinlich aber meist in Pech- oder Teerhäusern, die in einem gewissen Abstand vom Kai lagen, so daß dort keine Feuergefahr bestand. Diese Häuser wurden benutzt, wenn man Pech zum Kalfatern und Kielholen und Teer zum Imprägnieren von Tauwerk und Fischnetzen erwärmte. Später, als die Platzverhältnisse wegen der zunehmenden Seefahrt wohl zu knapp wurden, mußte man sich dazu bequemen, spezielle Kochhäuser zu bauen. Vermutlich geschah das sehr spät, vereinzelt im 18. Jahrhundert, aber erst nach 1800 tauchten sie offenbar überall auf.

In Dänemark sind heute nur noch vier Kochhäuser erhalten, die alle gleichzeitig als Pechhäuser gedient haben. Diese sollen kurz beschrieben werden.

Am ältesten ist das Kochhaus in Dragør, südlich von Kopenhagen, vermutlich vor 1700 erbaut. Es liegt auf dem Hafenplatz und ist ein kleines gelb getünchtes Backsteinhaus, mit ziegelbelegtem Pyramidendach, in der Mitte vom Schornstein gekrönt. Es mißt im Grundriß 2,6 x 2,6 m und ist 5 m hoch. Die Tür ist grün bemalt. Der Fußboden innen ist gepflastert, und eine offene Feuerstelle der Tür gegenüber diente zum Kochen von Pech, Teer und Essen. Eine Zeitlang war das Gebäude während der Cholerazeit Quarantänehaus, heute ist es als Bedürfnisanstalt eingerichtet.³²

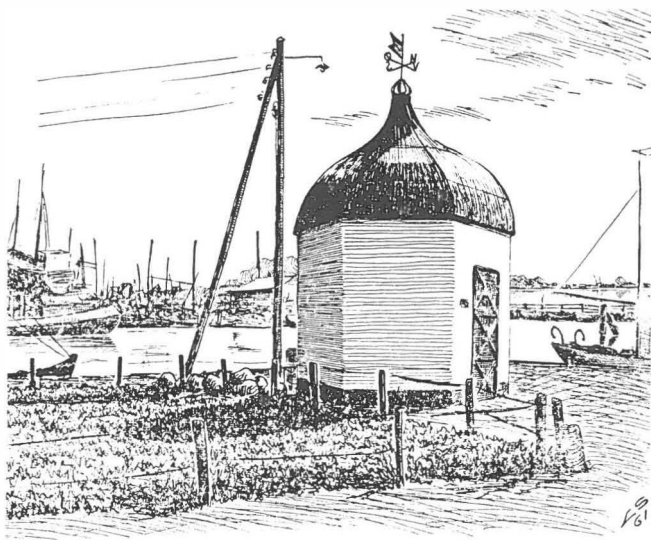
Das nächste Kochhaus, dem Alter nach gerechnet, ist in Fåborg, 1770 auf der Insel Munkholm erbaut, die jetzt mit dem Hafen verbunden ist. Es hat einen rechteckigen Grundriß, ist aus Backsteinen errichtet, mit zwei Giebeln, Schieferdach und Schornstein. Im Inneren sind zwei gemauerte Feuerstellen. Als Rasmus Møller 1868 seine Holzschiffswerft anlegte, wurde das Gebäude als Pechhaus in die Werftanlage einbezogen.³³

Auf der Schiffsbrücke in *Ærøskøbing* liegt ein Kochhaus, das erstmalig 1815 erwähnt wird, vermutlich aber einige Jahre früher errichtet wurde. Es ist weiß getüncht, von quadratischem Grundriß, mit leicht geschwungenem, kegelförmigem Dach und einem Schornstein in der Mitte. 1850 baute man an der Seeseite eine Eckmansarde auf, mit einem sechsteiligen Fenster und einer Lampe, so daß es gleichzeitig als Hafenleuchtfeuer dienen konnte. Während des letzten Weltkrieges war das Kochhaus Schutzraum. Die Feuerstelle existierte noch 1953. Heute ist das Haus als Toilette und Waschraum für Sportsegler im Hafen eingerichtet, sein Äußeres ist jedoch unverändert.³⁴

1824–25 wurde das Kochhaus im Südhafen von *Assens* von einem lokalen Baumeister errichtet. Es ist sechseckig, weiß getüncht, mit geschweiftem Barockdach (aus Zink), mit getarntem Schornstein in der Mitte, darüber eine Wetterfahne. Die Außentür ist aus Sicherheitsgründen eine schwere Eisentür. Innen ruht eine große Eisenplatte mit drei Kochlöchern auf einer gemauerten Feuerstelle. An den Wänden sitzen Haken für die Kochgeräte. Der Fußboden ist aus Ziegelsteinen, nach langem Gebrauch recht abgenutzt. 1953 wollte man das Haus abreißen, da es im Wege stand; es wurde aber glücklicherweise bewahrt, indem man es um einige Meter versetzte.³⁵

Heute verschwundene Kochhäuser sind in sieben dänischen Hafenstädten dokumentiert (vgl. Kartenskizze). Zweifellos hat es mehr gegeben. Das älteste bekannte ist, wie gesagt, das Kochhaus in *Ålborg*, das sogenannte *Snorren* (*snurre* = schnurren, nach dem schnurrenden Laut). Um 1629 wurde es verkauft und in ein Wirtshaus umgewandelt, das den Namen behielt. Stattdessen baute man ein anderes Kochhaus.

Das nette, sechseckige, weiß getünchte Kochhaus in Assens ist 1824/25 von einem lokalen Maurermeister gebaut. Im Inneren findet man eine eiserne Platte mit drei Kochlöchern auf der gemauerten Feuerstelle. Der Rauch zog durch den Schornstein ab, der unter dem geschweiften Barockdach verborgen war. Eine schmiedeeiserne Wetterfahne krönt die Schornsteinöffnung. (Zeichnung von Ludvig Sprogøe 1961)



In *Kopenhagen*, dem größten Hafen des Landes, werden 1744 eine Reihe von Kochhäusern an den Kajen entlang erwähnt.

Wir wissen sehr wenig über das Leben in diesen dänischen Kochhäusern. Wie man sieht, waren die meisten ganz klein. Sie waren warm und gemütlich, aber in den Hafenordnungen wird oft vor Zank und Schlägereien gewarnt. Sollten mehrere Köche gleichzeitig kochen, konnte es schon Anlaß zu Streit geben. Der Koch und sein Gehilfe mußten selbst Kochtöpfe, Kessel, Pfannen und andere Küchengeräte sowie Proviant und Feuerung mit-

bringen. Süßwasser zum Kochen und Abwaschen konnte man wohl von einer Pumpe in der Nähe holen. Ab und zu kam es vor, daß schlechte Kameraden sowohl Feuerung und Geräte als auch das Essen aus den Töpfen stahlen.

Man forderte natürlich eine gewisse Abgabe für die Benutzung der Kochhäuser, die der Hafenverwaltung der Stadt gehörten. 1815 mußte man z.B. in Ærøskøbing 2 Schilling für jede Kommerzlast des Schiffes bezahlen. Es wird jedoch nichts darüber gesagt, für wie lange dies galt. Die Schiffe lagen oft lange im Hafen.

Als nach und nach eiserne Herde oder sicher gebaute Feuerstellen weitere Verbreitung fanden, lockerte man, wie erwähnt, die strengen Bestimmungen etwas, und im allgemeinen kann man wohl sagen, daß die Kochhäuser um 1860 ihre Funktion verloren hatten.

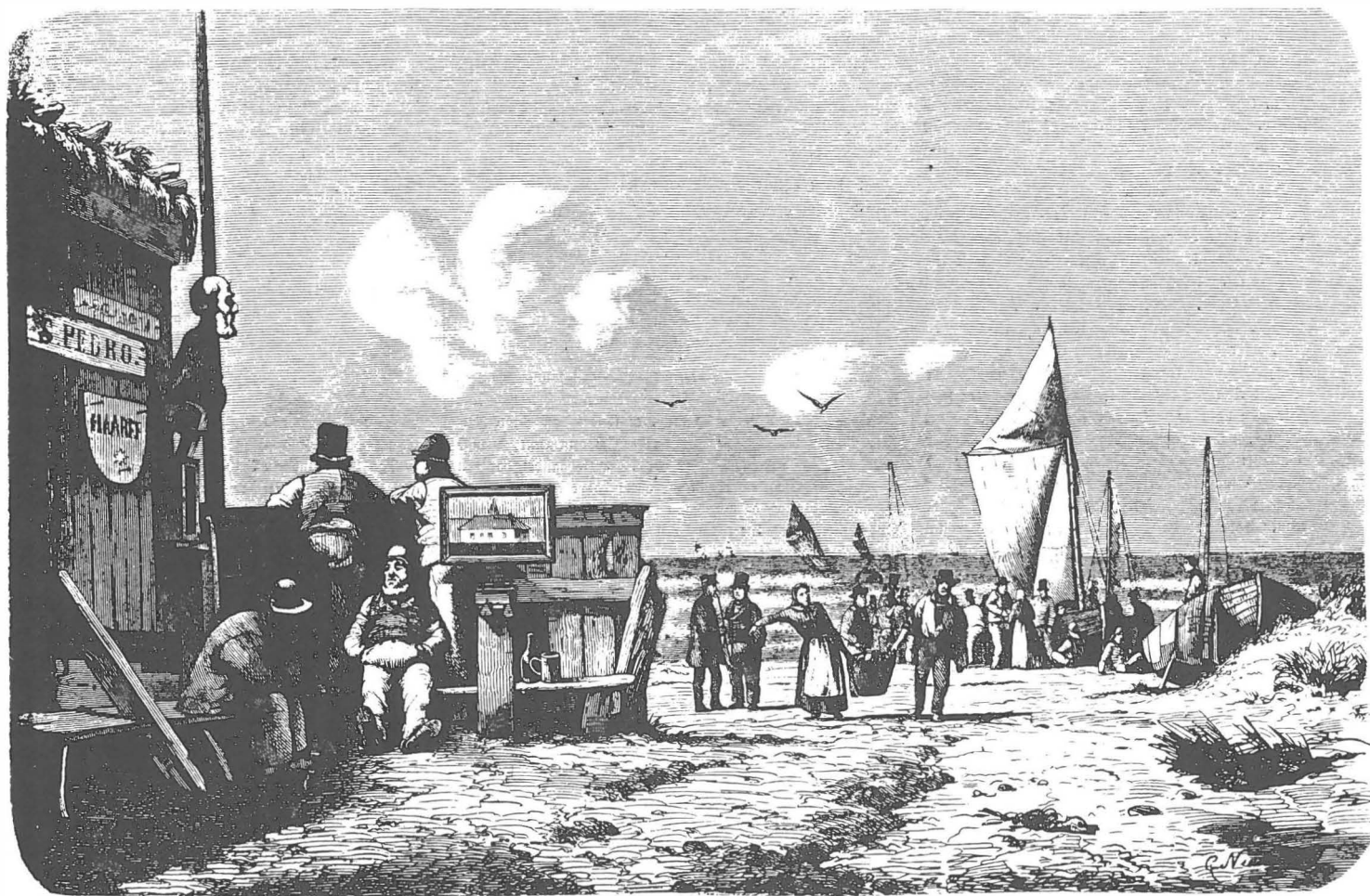
Wie in Dänemark gab es in allen anderen Häfen ähnliche Verbote, an Bord zu kochen, und es ist klar, daß man den Leuten stattdessen passende Kochmöglichkeiten anweisen mußte: bei Privatleuten, meist bei den mit dem Hafen verbundenen, bei Lotsen, Beamten, Kaufleuten, in vorhandenen Pech- und Teerhäusern oder in speziellen Kochhäusern. Wir können hier leider nicht auf die Verhältnisse im übrigen Skandinavien eingehen. Seeleute der damaligen Zeit, die Memoiren schrieben, beschäftigten sich übrigens meist mit den Verhältnissen in Rußland, besonders in Kronstadt und St. Petersburg, wo sich die Köche zu Hunderten gleichzeitig um die Kochstellen in enorm großen Baracken zusammendrängten. Man berichtet haarsträubende Dinge über Schikanen, Hänseleien, Schlägereien, Überfälle, Betteleien und natürlich auch Diebstähle. In solch rauher Umgebung war es für die Küchenjungen fast unmöglich, sich zu behaupten und mit dem allmählich kalten Essen wohlbehalten zu ihren Schiffen zurückzukommen. Erst um 1900 hörte diese Wirtschaft auf.

Aus deutschem Bereich haben wir dokumentierte Aufschlüsse über Kochhäuser u.a. in Königsberg, Neufahrwasser bei Danzig, Stettin, Warnemünde, Wismar, Lübeck und Bremerhaven. Ohne Zweifel gab es auch in den anderen Hafenstädten ähnliche Einrichtungen. In England, in den Niederlanden, in Belgien, Frankreich und den USA finden wir dieselben Verhältnisse, was aus zahlreichen Berichten hervorgeht, die hier aber nicht zitiert werden sollen.

Klönbänke

Für Schiffer und Seeleute an Land, besonders für die, die nicht mehr fuhren, für Fischer, für abenteuerlustige Jungs und gerade anwesende Touristen war der soziale Mittelpunkt des Hafens ohne Zweifel die Klönbank (dän.: *sladrebænk*) oder schlicht: die Bank. Hier traf man zusammen, um über Geschäfte und Seefahrt zu sprechen, übers Wasser hinauszugehen.

Die Fischer in dem auch aus der Literatur bekannten Fischerort Hornbæk in Nordseeland hatten ihre Bank unten am Strand. Sie wurde »Stokken« (der Stock) genannt, weil der aus einem starken Eichenstamm angefertigte Opferstock der Kirche – mit einer Abbildung derselben – hier angebracht war. Nach einem günstigen Fang legten die Fischer gern ein paar Schillinge in den Stock. Durch eine Bretterwand war der Platz so eingerichtet, daß man dort immer windgeschützt sitzen konnte. Der dahinterliegende Schuppen war mit einer Galionsfigur und mit mehreren Namenbrettern von gestrandeten Schiffen verziert. Inzwischen hat Hornbæk einen großen Fischereihafen bekommen, aber die Bank steht immer noch da, jedoch bedauerlicherweise in sehr modernisiertem Zustand. (Holzschnitt nach Carl Neumann; Ill. Tidende, Kopenhagen, 1861/62)



schauen, Erinnerungen an alte Tage auszutauschen und abenteuerliche Erlebnisse und phantasievolle Lügengeschichten zu erzählen.

Es gibt wohl kaum eine Seefahrts- oder Hafenstadt oder einen Fischerort, wo nicht eine oder mehrere solcher Bänke stehen oder standen, oder wo man sich jedenfalls täglich zusammenfand, um zu erzählen, zu diskutieren und »Seemannsgarn zu spinnen«. Es ist hoffnungslos, sie alle nennen zu wollen (siehe Karte). Hier soll deshalb nur eine allgemeine Übersicht über das Phänomen in Dänemark gegeben werden.³⁷

Die Bank hatte selbstverständlich ihren Platz am Hafen oder am Strand, auf der Mole oder Schiffsbrücke. Alle Seeleute und Fischer wußten, daß man sich hier zu bestimmten Tageszeiten treffen konnte. Man wollte Aussicht über den Hafen und die See haben, so daß man die Seefahrt und den Schiffsverkehr verfolgen konnte. Der Platz sollte auch möglichst vor Wind und Regen geschützt sein sowie Schatten gegen die Sonne bieten. Deshalb hatte die Bank ein Schutzdach, und wenn sie z.B. nicht am Zollamt oder am Lotsenhaus stand, auch eine Bretterwand. Die Stelle war ab und zu mit einer aufgehängten Galionsfigur und mit Namenbrettern von gestrandeten Schiffen verziert. Bisweilen hatte man aus alter Zeit einen Opferstock oder eine Sammelbüchse für alte Seeleute, Witwen und vaterlose Kinder. Fischer und Seeleute, die mit gutem Fang oder von einer günstigen Reise heimkehrten, legten oft einen kleinen Betrag in die Büchse. In vielen dänischen Städten standen in katholischer Zeit solche Opferstöcke am Hafen, und das wurde in protestantischer Zeit fortgesetzt. Nach dem Ersten Weltkrieg stellte man an vielen Stellen abmontierte Minen als Sammelbüchsen auf, richtige Seeminen, die während des Krieges in den Fahrrinnen ausgelegt waren.

Es ist schwierig, die Klönbänke zu datieren, da man die Jahreszahl ihrer Anbringung oder Erneuerung selbstverständlich kaum kennt. Die meisten gibt es schon sehr lange. Nur selten sind sie in der Literatur erwähnt; sie stehen bloß als Hafeninventar da.

Sie haben viele verschiedene Namen (in deutscher Übersetzung): Klönbank, Plauderbank, Schwatzbank, Lügenbank (vgl. holländisch *leugenbank*), Männerbank (Frauen waren nicht willkommen), Schifferbank, die grüne Bank (nach der Farbe) usw. Bisweilen findet man den Namen *børs* – wie in Deutschland (eine Börse ist eine Stelle, wo man sich mit Fachgenossen versammelt). Nicht immer ist eine Bank nötig, um Schiffer- oder Hafenbörse zu halten; man kann gruppenweise stehen und miteinander reden, oder man geht drei oder sieben Schritte hin und wieder zurück wie quer über ein Schiffsdeck auf einem kleineren bzw. größeren Fahrzeug.



Die grüne Klönbank am Hafen des kleinen Fischerortes Gudhjem auf Bornholm wird in unseren Tagen nur selten von den Fischern des Städtchens benutzt. Um so lieber halten die Touristen hier gern eine Ruhepause, während sie eine Eiswaffel oder einen der frisch geräucherten Bücklinge genießen, für die Gudhjem bekannt ist. (Foto des Verfassers 1985)

Der populäre dänische Künstler Gantriis hat in seiner täglichen Bildserie eine Klönbank in seinem Geburtsort am Limfjord gezeigt. Hier sitzt der alte Fischer und erzählt seine unglaublichen Lügengeschichten und dann und wann auch ein wenig Stadtklatsch für die Damen der Stadt, die gern lauschen. (Ausschnitt aus einer Zeichnung im Tageblatt Politiken, 4. 11. 1987)



An einigen Orten sammelte man sich übrigens in den Hafenschenken an einem festen Stammtisch oder in der Schifferstube des Schiffshändlers. An einem kalten Tag war es behaglich, hereinzukommen und einen warmen Rumgrog zu genießen. Im Winter waren die aktiven Seeleute oft zu Hause, während sich im Sommer besonders die alten Schiffer und Seeleute sowie die Fischer einfanden. Häufig traf man sich am frühen Morgen, und an manchen Stellen kamen die älteren Fischer am Nachmittag und die jungen abends nach der Tagesarbeit.

Das Schiff war nie ein demokratischer Arbeitsplatz, deshalb war es an vielen Orten so, daß sich die Schiffer an einer Stelle sammelten, die Steuerleute an einer anderen und die Seeleute an einer dritten. Es gab jedoch auch Beispiele dafür, daß sich alle ungeachtet Alter und Stand als Gleichgesinnte treffen konnten, besonders in den kleinen Seefahrtsstädten, wo sich alle kannten und miteinander verwandt waren und wo die Demokratie die anerkannte gesellschaftliche Ordnung war. Auch unter den Fischern gab es keinen größeren Rangunterschied.

Worüber man auf der Bank sprach, während man seinen Priem kaute oder seine Pfeife paffte, waren allerhand relevante Sachen: Schiffe, Heuer, Fahrten, Wind und Wetter, Frachtmarkt usw., aber auch die kleine Lokalpolitik und die größere Landespolitik, die Weltsituation, die sie ihrer Meinung nach schnell hätten ordnen können, alle Stadtneuigkeiten und alle Formen von Klatsch über Nachbarn und Familie, Hochzeiten und Begräbnisse. Sehr oft mündete das Gespräch in Berichte über Erlebnisse in der ganzen Welt von gestern und heute: Sturm, Strandungen, Schiffbruch, Erinnerungen an ferne Häfen und fremde Völkerschaften, Reden von schönen Frauen usw. Die jugendlichen Zuhörer, die mäuschenstill lauschten, waren tief interessiert, und wenn jemand anfang, unglaubliche Geschichten und Abenteuer aller Art zu erzählen, wurden sie stark ergriffen und bekamen brennende Lust, sofort von zu Hause wegzulaufen, um dasselbe zu erleben.

Die Zeiten sind vorüber, und alles hat sich geändert, besonders nach dem letzten Weltkrieg. Die meisten Bänke stehen jetzt leer. Viele von den alten Seeleuten sind tot, und die noch lebenden sitzen vielleicht im warmen Lesezimmer des Hafenkontors und lesen ihre Zeitung. Das ganze äußere Leben der Seefahrer hat sich geändert, und die Schifffahrt hat sich

weit von den Formen alter Tage entfernt. Wo Außenstehende früher nicht gern gesehen waren, sitzen heute Sommergäste, Frauen und Kinder sowie die nichtmaritimen Bürger der Stadt auf den Bänken und ruhen sich bei ihrem Spaziergang aus.

So ist es in Dänemark und in den meisten anderen Orten der Welt gegangen, wo sich das Leben in großen Zügen nach mehr oder weniger gleichartigem Rhythmus geformt hat. Besonders aufgrund der Veränderungen ist es für uns natürlich von Interesse, die Erinnerung an die Lebensformen vergangener Zeiten festzuhalten.

Hafenverschmutzung

Die Umweltverschmutzung der Häfen war zu allen Zeiten ein ernsthaftes Problem. Dort, wo sie oft als eine Art Abfall- und Schuttabladeplatz benutzt wurden, entstanden hauptsächlich zwei Probleme: Auffüllung von Wasserfläche, so daß die Wassertiefe verringert wurde, und außerdem Gesundheitsgefährdung, besonders in den größeren Häfen, wo viele Schiffe lange lagen, und in den ausgesprochenen Winterhäfen, wo die Schiffe monatelang aufgelegt waren, während sich die Abfälle häuften. Nicht nur in unserer Zeit ist man besonders umweltbewußt geworden. So lange man zurückblicken kann, war man sich klar über das Problem.

In einer Zeit, wo man Wasserballast in Tanks nicht kannte, sondern Sand, Kies, Steine, Bauschutt u.ä. als Ballast verwenden mußte, war es eine schwierige Sache, sich dieser oft großen Mengen zu entledigen, wenn die Ladung eingenommen werden sollte. Am einfachsten war es, den Ballast ohne weiteres in den Hafen zu werfen oder zu kippen, was auf die Dauer katastrophal war, da die Häfen, die Hafeneinfahrt und die Kanäle dadurch schnell versandeten und aufgefüllt wurden. Schon frühzeitig mußte dies deshalb streng verboten werden, und man hat bestimmte Ballastplätze oder -berge eingerichtet oder Areale ausgewiesen, die aufgefüllt werden sollten, wohin man den Ballast – oft mühsam und zeitraubend – bringen mußte. Die Stellen sollten gekennzeichnet sein, z.B. durch Pfähle mit geschnitzten Händen, die den Weg wiesen – sogenannte »sprechende« Zeichen –, oder durch Schilder mit Zeichnung von gekreuzten Ballastschaufeln, wie in Dänemark und Norwegen. Viele Häfen, wie z.B. Kopenhagen und Hamburg, haben große Stadt- und Hafenaareale, die auf jahrhundertelanger Ballastauffüllung erbaut sind. Die Gesetzgebung im Mittelalter und später setzte sowohl hohe Geldbußen als auch strenge Gefängnisstrafen für die Übertretung der vielen Verbote fest, die von der Staatsmacht und den lokalen Behörden erlassen wurden. Es war aber für die Ballastwächter oder die Hafenpolizei schwer zu kontrollieren, ob man die Verbote nicht übertrat und einen kleineren oder größeren Teil vom Ballast heimlich ins Wasser fallen ließ. Dadurch sparte man große Ausgaben für die Bezahlung der Prahme und für Ballastgeld, und man sparte Arbeitszeit. Es war also unleugbar verlockend, ein Auge zuzudrücken.³⁸

Auf den im Hafen liegenden Schiffen häuften sich auch tagtäglich Müll und Schmutz an, z.B. Küchenabfälle, Asche (wo es nicht verboten war, an Bord zu kochen), Kehrlicht, allerlei untaugliche Gegenstände usw. Wenn das alles in die See kam und sich während einer langen Liegezeit in einem Hafen unter den Schiffen ansammelte, ist klar, daß sich der Meeresgrund schnell hob und die Wassertiefe mehr und mehr abnahm, besonders wenn keine Strömung im Hafen war, die den Müll wegspülen konnte. Die Amerikaner sagten scherzhaft, es bestehe ein großes Risiko, daß die Schiffe auf den Knochen, die sie selbst täglich über Bord warfen, auflaufen würden. Man sah natürlich auch, daß der gesamte stinkende Abfall, der z.T. obenauf schwamm und an den Strand oder unter das Bollwerk gespült wurde, gesundheitsgefährdend und unter allen Umständen übelriechend war. Wenn auch die Möwen etwas

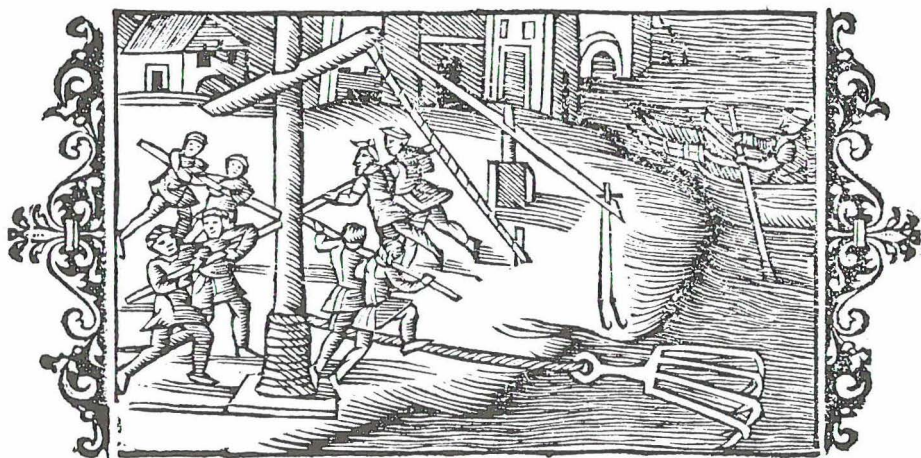
aufschnappten und auch die Fische ihren Anteil nahmen, half es doch nur wenig. Hierzu kam noch all der Schmutz, den die Rinnsteine und Gullys der Stadt beim Auslaufen in den Hafen mit sich führten: Abwässer, Sand, Müll, Asche, Straßenkehricht, Schlachtereiabfälle, tote Ratten, Dung aus den vielen Ställen der Stadt usw. Es war kein Wunder, daß die Farbe des Wassers dunkelbraun war und daß nahezu das ganze Hafenbecken ein übelriechender Pfuhl wurde.



Dieses Detail von A. Woensams Prospekt von Köln 1531 zeigt eine tagtägliche Begebenheit: In einem kleinen Boot vor einem Schiff im Flußhafen sitzt ein Seemann über der Reling und gibt nach alter Tradition der See einen Beitrag zur Verunreinigung des Hafens. Umweltprobleme sind nicht neueren Datums.

Das größte Problem war wohl, sich der menschlichen Exkremente zu entledigen. Unterwegs auf den großen Meeren verrichtete man von altersher seine Notdurft über die Reling, so daß flüssige und feste Ausscheidungen in die See gingen und sich schnell verteilten. Diese Methode war auch lange Zeit hindurch auf kleineren Fahrzeugen üblich, während man auf den größeren Schiffen Klosetts für die Offiziere einrichtete und in der Galion Sitze für die Leute aufstellen ließ. Auch hierbei gingen jedoch die Fäkalien ins große Wasser. Wenn man im Hafen lag, verfuhr man ebenso, oft hinter einer aufgehängten Persenning, einem Galionstuch, so daß das Publikum vor dem Anblick verschont war. Gegen den Gestank und die umherschwimmenden Reste konnte man jedoch nichts tun. Aber was sollten die armen Seeleute machen? Erst sehr spät opferte man Geld, um im Hafen Toiletten einzurichten. Daß man in der kleinen Stadt Fäborg im Jahre 1833 einen Abort auf der Schiffbrücke baute, scheint für die damalige Zeit recht einmalig zu sein, wenn es auch wahrscheinlich ist, daß der Abfall von dort direkt in den Hafen plumpste. Noch in den 50er bis 70er Jahren des 19. Jahrhunderts gab es z.B. weder in Amsterdam noch in Hamburg Klosetts für die Seeleute.³⁹

Verbot man die veraltete Art und Weise, die Notdurft an Bord zu verrichten, war es notwendig, den Abfall, auch von den Kombüsen, in Behältern aufzubewahren, die bei Gelegenheit von der Mannschaft zu speziellen Misthaufen und Müllabladeplätzen etwas vom Hafen entfernt transportiert werden mußten. An anderen Orten schickte die Hafenbehörde – wie 1687 in Kopenhagen – Prahme gegen Bezahlung zu den verschiedenen Schiffen. In diese konnten die Abfälle geschüttet werden und so zum Abladeplatz gelangen. 1817 wurde



De portubus expurgandis .

Der katholische schwedische Erzbischof Olaus Magnus gibt in seinem einzigartigen kulturhistorischen Werk Historia de gentibus septentrionalibus (1555), Buch XII, Kap. 14, eine Beschreibung und einen Holzschnitt von Greifern, die angewendet wurden, um Sand und Schlamm aus den verstopften Häfen herauszukratzen. Zwei Boote mit dem Greifer zwischen sich rudern hinaus, und eine Belegschaft zieht ihn mit Hilfe einer Winde zum Ufer hoch.

in Kopenhagen eine Müllabfuhr in Betrieb genommen, die den Abfall am Kai abholte – jedoch nur den Inhalt von $\frac{1}{4}$ Tonne pro Mal.⁴⁰ War der Aufenthalt im Hafen einigermaßen kurz, dann war es unleugbar am einfachsten und am billigsten, wenn man seine Abfälle selbst mitführen und sie während der Fahrt in die hohe See kippen konnte.

Auf jeden Fall war es unappetitlich und gesundheitsgefährdend in den Häfen, besonders in denen, die keine starke Strömung hatten, um das Schlimmste wegzuspülen. Der westindische Hafen St. Thomas, der wichtigste in der Karibik, war nach und nach so voll von Schlamm und Abfall, daß man 1865 einen Kanal grub, um den Schlamm und die Abfälle durch die dadurch geschaffene Strömung aus dem innersten Teil des Hafens zu entfernen und ins tiefe Wasser hinauszuführen.

Während der Schlamm die Häfen in der ganzen Welt langsam aber sicher lähmte, dachte man ernsthaft über wirksame Mittel nach, das schlimmste davon zu beseitigen. Schon 1435 besaß man in Holland eine Art Greifer mit starken eisernen Klauen, der geeignet war, den Schlamm in den Flußhäfen aufzuwühlen. Ein Teil davon konnte vom Ufer aus entfernt werden, und man hoffte, daß die Strömung des Flusses den Rest des aufgewirbelten Materials wegführen würde. Von größerer Wirkung waren jedoch die Bagger, die nach dem heute noch angewandten Prinzip arbeiteten, kleine Schaufeln und später Eimer an einer endlosen Kette Schlamm und Bodenmaterial auffischen zu lassen. Im 16. Jahrhundert waren solche in Holland bekannt. Sie wurden durch Menschenkraft bewegt, indem vier Männer in einer Tretmühle trampelten, wodurch die Kette herum lief. 1636 erfand ein holländischer Ingenieur eine ähnliche Mühle, die mit Pferdekraft wie in einer Pferdewühl betrieb wurde, erst von einem Pferd, später von zwei oder mehreren. Erst als die Dampfmaschine in

Gebrauch kam, wurden effektive Baggermaschinen geschaffen. In unserer Zeit benutzt man meist Schlamm-sauger, die durch kräftige Saugrohre das Bodenmaterial entfernen können.⁴¹

✱

Wie man sieht, ist die Kulturgeschichte des Hafens sehr umfassend. Hier sind einzelne kleine Beiträge gegeben. Zahlreiche andere mehr oder weniger wichtige Aspekte verdienen wohl ebenfalls, daß man sich mit ihnen befaßt, z.B.: Vertäuen und Duckdalben, Trinkwasserversorgung, Fährfahrt im Hafen, Bombootsmänner, Schmuggelei und Zollwesen, Quarantäneeinrichtungen, Hilfsmittel zum Löschen und Laden, Zeitsignale, Wachtschiffe u.a.m. Ein Thema nach dem anderen taucht auf. Es gibt genügend Arbeit für eine Heerschar von Forschern auf dem Gebiet der maritimen Ethnologie.

Anmerkungen:

- 1 Roald Mørcken: Veien mot nord. Bergen 1978, S. 47f.
- 2 En islandsk Eventyrer. Arni Magnússons Oplevelser. Kopenhagen 1918, S. 2f.
- 3 Georg Kåhre: Den åländska segelsjöfartens historia. Helsingfors 1940, S. 18; Hamnar och ankarplatser i sydväst. Helsingfors 1979, S. 66.
- 4 H. Kellenbenz, in: Seamen in Society. Bucharest 1980, Bd. II, S. 30.
- 5 Den helsingørske Færgemand Lars Bache. Kopenhagen 1905, S. 105.
- 6 Hans Meslers Journal Paa Reysen fra Kiøbenhavn til Tranquebar 1708–11. (Manus. Ny kgl. Saml. 769.4°, Kgl. Bibl., Kopenhagen), 25. 11. 1709.
- 7 Hans P. Carl: Træk af dansk Skibsfarts Historie. Kopenhagen 1949, S. 40.
- 8 O. D. L. Agerbeck: Beskrivelse over de vigtigste Begivenheder ... Kopenhagen 1804, S. 157f.
- 9 Const. Flood: Alvorsdyst og Eventyrliv. Kristiania 1890, S. 48ff.
- 10 M. Galschiøt: Helsingør omkring Midten af forrige Aarhundrede. Kopenhagen 1960, S. 47f., 58; Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden, Bd. II. Kopenhagen 1929, S. 312f., 386, 388; Henning Henningsen: Skippere, klarerere og toldere. Hillerød 1969, S. 114, 127.
- 11 P. A. Sæve: Ur handels och näringsarnas saga från gutarnas ö. Visby 1937, S. 81f.; Jens Jacob Eschels: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes. Altona 1835, S. 201.
- 12 R. Steen Steensen u.a.: Flåden gennem 450 år, Bd. I. Kopenhagen 1961, S. 42.
- 13 Hugo Matthiessen: Københavnske Gader 1728–1795. Kopenhagen 1924, S. 63f.; Mogens Lebech: Gamle skibe, gamle huse. Kopenhagen 1959, S. 38.
- 14 Historiske huse i Dragør. Nationalmuseet, Kopenhagen 1979, S. 74f., 209, 229f., 300; F. Holm-Petersen & Kaj Lund: Sømænd og skibe fra Dragør. Kopenhagen 1978, S. 48, 63.
- 15 Ludvig Boesen: ... Helsingørs Beskrivelse. Aalborg 1757, S. 64; Laur. Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden, Bd. I. Kopenhagen 1926, S. 361f., Bd. II, S. 57; Henningsen: Skippere, klarerere og toldere, S. 128.
- 16 J. P. Trap: Danmark, Bd. IV, 2. Kopenhagen 1955, S. 430, 432.
- 17 Mündliche Mitteilung von Museumsdirektor Mogens Bencard, Schloß Rosenberg.
- 18 Søens folk (Hrsg. Ole Højrup), Bd. 2. Kopenhagen 1985, S. 17.
- 19 Ulf Hamran: I sørlands huset ... 1650–1910. Oslo 1985, S. 47f.
- 20 Anders Björklund & David Papp: Sjöfartsyirken i hamnstaden Gävle. Stockholm 1973, S. 117.
- 21 Mündliche Mitteilung von Museumsdirektor Jules van Beylen, Antwerpen.
- 22 Illustreret Tidende IX, Kopenhagen 1867–68, S. 207f.
- 23 Evi Melas: Griechenland. Köln 1980, S. 225.
- 24 John R. Spears: The Story of the New England Whalers. New York 1908, S. 43; John J. Trask: Stonington Houses. New York 1976, S. 23, 35, 56f., 71, 85.
- 25 Henning Henningsen, in: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1979, S. 112ff.; 1981, S. 50ff.
- 26 Christopher Lloyd: The British Seaman 1200–1860. London 1968, S. 33.
- 27 H. D. Lind, in: Museum 1893, Bd. I, S. 44.
- 28 Joinville: Ludvig den Helliges Krønike. Kopenhagen 1898–99, S. 270ff. (Kap. 645 und 649).
- 29 Hjalmar Falk: Altnordisches Seewesen. In: Wörter und Sachen IV, (Heidelberg) 1912, S. 7f.; Thorkild Ramskou: Solstenen. Kopenhagen 1969, S. 15.
- 30 Helga Rudolph: Schlüsselhecht und nackter Barsch ... Vom Kochen an Bord ... Rostock 1985, S. 15ff.; William McFee: The Law of the Sea. Philadelphia 1950, S. 299 (Lex Rhodia II, 10–11); E. Keble Chatterton: Ships and Ways. London 1924, S. 33 (Antiphilos); George F. Bass (Ed.): A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology. London 1972, S. 142.

- 31 Stadtrecht des Königs Magnus Hakonarson für Bergen. (Hrsg. Rud. Meissner). Weimar 1950, S. 284f.
- 32 Historiske huse i Dragør, S. 3, 27, 190f.
- 33 Henning Henningsen, in: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1959, S. 27; 1962, S. 174.
- 34 Ulrik Schrøder, in: Skalk 1976, (Århus), Nr. 5; J. Fleischer: Fyn og øer. Kopenhagen 1983, S. 202.
- 35 Henning Henningsen, in: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1962, S. 172ff.
- 36 Otto Smith: Aalborg. Kopenhagen 1931, S. 142.
- 37 Vgl. Gilleleje Museum 1929–1979. Gilleleje 1979, S. 79ff.
- 38 Danmarks gamle købstadlovgivning (Hrsg. Erik Kroman). Bd. III. Kopenhagen 1951–61, S. 96, 144; Herman Langenbeck: Anmerckungen über das Hamburgische Schiff- und See-Recht. Hamburg 1727, S. 449; Christian V's Danske Lov (1683), 4-2-21; (Aubin:) Dictionaire de Marine. Amsterdam 1702, S. 517.
- 39 Ole Mortensøn: Faaborgs skibsfart 1800–1920. Kopenhagen 1979, S. 43; Richard Wossidlo: Reise, Quartier, in Gottesnaam. Rostock 1959, S. 86, 226.
- 40 Diderik Brochmann: Cassiopeia. Oslo 1931, S. 70; Jørgen Barfod: Danmark-Norges handelsflåde 1650–1700. Kronborg 1967, S. 71; J. H. Schou: Chronologisk Register over de Kgl. Forordninger ... Bd. XVII, S. 605.
- 41 Schiff und Zeit 18, 1983, S. 74; 22, 1985, S. 79; 23, 1986, S. 75; Heinrich Stettner, in: Unser Ostfriesland, 11. 12. 1982.

Aus dem Dänischen übersetzt von Elisabeth Henningsen.

Seefeldt, Peter (1982):

Historiske huse i Dragør

Årbog 1959, S. 27; 1962, S. 174.

Ulrik Schrøder

Skalk 1976, (Århus), Nr. 5;

J. Fleischer:

Fyn og øer.

Kopenhagen 1983,

S. 202.

Henning Henningsen

in: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg,

Årbog 1962,

S. 172ff.

Otto Smith:

Aalborg. Kopenhagen

1931, S. 142.

Vgl. Gilleleje Museum

1929–1979. Gilleleje

1979, S. 79ff.

Danmarks gamle købstadlovgivning

(Hrsg. Erik Kroman). Bd. III.

Kopenhagen 1951–61,

S. 96, 144;

Herman Langenbeck:

Anmerckungen über das Hamburgische Schiff- und See-Recht.

Hamburg 1727,

S. 449; Christian V's Danske Lov

(1683), 4-2-21; (Aubin:) Dictionaire de Marine.

Amsterdam 1702,

S. 517.

Ole Mortensøn:

Faaborgs skibsfart 1800–1920.

Kopenhagen 1979, S. 43;

Richard Wossidlo:

Reise, Quartier, in Gottesnaam.

Rostock 1959, S. 86, 226.

Diderik Brochmann:

Cassiopeia. Oslo 1931, S. 70;

Jørgen Barfod:

Danmark-Norges handelsflåde 1650–1700.

Kronborg 1967, S. 71;

J. H. Schou:

Chronologisk Register over de Kgl. Forordninger ... Bd. XVII,

S. 605.